

er det ikke foreslået at give den en domstolsliggende karakter til yderligere sikring af institutionens uafhængighed.

Kommissionen må med den bemanning, som foreslås, jfr. nedenfor, have et tæt samarbejde med luftfartsvæsenet, og herunder i et vist omfang gøre brug af dets personaleressourcer. Luftfartsvæsenet, herunder de nuværende havariundersøgere, har lagt stor vægt på, at kommissionen lokalemæssigt får den snævrere mulige tilknytning til direktoratet. Dette skyldes, at kommissionen for at følge med i udviklingen er nødt til at have en bred daglig kontakt med luftfartssektoren, ligesom kommissionens mulighed for at gøre brug af direktoratets personales ekspertise og oplysningsmateriale er meget afhængig heraf. Disse hensyn er så tungtvejende, at den etablerede selvstændighed i forhold til luftfartsvæsenet ikke bør føre til en geografisk adskillelse herfra.

Kommissionen tænkes bemanded med 1 leder, 1 souschef, 3 andre sagsbehandlere samt 2 kontorfunktionærer. Lønudgiften til disse, ca. 800.000 kr. årligt modsvares af besparede årlige lønudgifter på 400.000 kr. ved nedlæggelse af 1 stilling som luftfartsinspektør, 2 stillinger som overkontrollør og 1 stilling som kontorfunktionær i luftfartsdirektoratet. Nyordningen skønnes således i forhold til ordningen i dag at ville medføre en merudgift på ca. 400.000 kr. Kommissionens driftsudgifter vil i alt andrage ca. 1.200.000 kr., idet udgiften til havariundersøgelser, kontorhold m. v. på basis af hidtidige erfaringer skønnes at ville være ca. 400.000 kr. årligt. Dette beløb må i følge sagens natur være udtryk for et gennemsnit, og undersøgelser i forbindelse med blot et enkelt, meget omfattende havari vil kunne medføre en betydelig overskridelse af beløbet.

Bistand ved personaleadministration, juridiske spørgsmål etc. skal ydes af ministeriet for offentlige arbejders departement.

Med etablering af det foreslåede havariundersørgelsesorgan bortfalder behovet for den i luftfartslovens § 138 omhandlede særlige undersøgelseskommission, og denne institution foreslås derfor afskaffet.

*Bemærkninger til de enkelte bestemmelser.*

*Til nr. 1.*

*Til § 134.*

I overensstemmelse med Annex 13, Aircraft Accident Investigation, til ICAO-konventionen (Konventionen angående international civil luftfart, Chicago 7. december 1944), der med senere ændringer er ratificeret af Danmark, er kommissionens opgave at forebygge havarier og hændelser.

For så vidt angår kommissionens sammensætning henvises til de almindelige bemærkninger.

Der kan ikke gives kommissionen pålæg om dens undersøgelsesresultater eller de slutninger, den drager deraf.

Stk. 3 svarer til luftfartslovens § 134, stk. 1., 2. og 3. punktum.

*Til § 135.*

Begrebene „havari“ og „hændelse“ er herved fastsat i overensstemmelse med de gældende definitioner af „Accident“ og „Incident“ i ICAO-konventionens Annex 13.

For at kunne anvende ICAO's til enhver tid gældende definitioner uden at skulle foretage lovændringer, er der tillagt ministeren hjemmel til at ændre definitionerne. For en ordens skyld bemærkes, at væsentlige ændringer ikke forventes.

*Til § 136.*

Det er fundet hensigtsmæssigt i loven at foretage en territorial afgrænsning af det nye organs virkeområde. Reglerne afspejler, hvad luftfartsvæsenets havarisektion hidtil — i overensstemmelse med international praksis — har udført.

*Til § 137.*

Bestemmelsen svarer i princippet til luftfartslovens § 48.

Foruden nærmere regler om meddelelsespligt, rapporteringsveje m. v. kan ministeren for offentlige arbejder fastsætte i hvilket omfang, kommissionen skal underrette luftfartsvæsenet.

*Til § 138.*

Efter den gældende lov skal der foretages en undersøgelse, når et flyvehavari er rapporteret. Dette vil fortsat være tilfældet, men forslaget afspejler, hvad der længe på grund af tidnød, knaphed på ressourcer og/eller økonomiske betragtninger har været praksis.

Kommissionen kan på ethvert tidspunkt omgøre sin beslutning efter paragraffens stk. 1, 1. punktum.

*Til §§ 139 og 140.*

Disse bestemmelser svarer i alt væsentligt til luftfartslovens § 135 og § 136, stk. 1-3, idet dog § 135, stk. 2, om råden over et havareret luftfartøj uden kommissionens samtykke for at redde menneskeliv etc. er udeladt, da forholdet findes dækket af almindelige uskrevne regler om nødretshandlinger.

Der er endvidere indsat en bestemmelse om adgang til indenretlige afhøringer, idet det er fundet hensigtsmæssigt at give kommissionen en vis adgang til offentlige afhøringer ved en dommer, selv